Należność pocztowa opłacona ryczałtem

Rok XII. Warszawa dnia 1 kwietnia 1931 r. Nr. 7 (189)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIĄZKU ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH



PISMO ZAWODOWE, POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca. Redakcja i Administracja **Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel.**: 195-28 i 539-00. **Konto czekowe P. K. O.** 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopi mo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

WSZYSTKIM CZŁONKOM ZWIĄZKU I CZYTELNIKOM „MASZYNISTY" ZASYŁAMY SERDECZNE ŻYCZENIA WESOŁYCH ŚWIĄT.

PREZYDJUM Z. Z. M. I REDAKCJA „MASZYNISTY".

DEZORGANIZACJA

Nikt nie zaprzeczy, iż Zarząd P. K. P. znajduje się w położeniu trudnem. Wielokrotnie mieliśmy już sposobność dowodzić na tem miejscu w jak dotkliwy sposób odczuwają nasze koleje skutki srożącego się kryzysu gospodarczego. Kryzys ten unieruchomił około tysiąca parowozów i kilkadziesiąt tysięcy wagonów, przyczynił się skutecznie do opróżnienia kas kolejowych z wszelkich zasobów gotówki i postawił M. K. wobec konieczności szukania środków zaradczych za wszelką cenę.

Nadeszły tedy lata chude, a kierownikom olbrzymiego aparatu kolejowego brakło niestety talentów i przezorności biblijnego Józefa. Nie umieli w latach tłustych gospodarzyć przezornie, nie przewidzieli kryzysu, nie umieli uczynić niczego, coby ich zabezpieczyło przed groźnemi skutkami zastoju, obecnie zaś sami spożywają gorzki owoc własnej niezaradności, a co gorsza, częstują tym owocem szerokie rzesze pracowników, cierpiących dotkliwie z powodu redukcji, obniżek, wstrzymania awansów i t. p.

W latach tłustych, w okresie pomyślności, wzmożonego ruchu i dużych dochodów koleje nasze, nie wiemy, czy z własnego popędu, czy też pod naciskiem z zewnątrz, ogarnięte zostały niezdrowym prądem, znanym pod nazwą „radosnej twórczości". Zdawało się rozmaitym z „bożej łaski", a raczej z łaski ślepego trafu politykom i ekonomistom, że pieniądze po to wpływają do Skarbu Państwa, czy też do kas kolejowych, aby je natychmiast wydawać na prawo i lewo, rozpoczynać inwestycje, wspomagać przemysł i handel i t. d. Czyniono to bez należytego przewidywania skutków i konsekwencyj. Pamiętamy aż nadto dokładnie ile to miljonów włożono w nowe objekty, których teraz nie ma za co wykończyć, pamiętamy rozmaite teorje, wygłaszane przez ludzi odpowiedzialnych i kierujących kolejami. Urodziła się wówczas teorja całkiem swojska, bo nigdzie nie spotykana poza Polską: Oto koleje mają za zadanie wozić towary, urzędników, oficerów, transporty wojskowe i t. d. za deficytową opłatę, jest ich obowiązkiem płacić kupcom drzewnym, fabrykantom żelaza i t. p. ceny przez nich podyktowane celem „ożywienia życia gospodarczego", pracowników własnych mogą one opłacać, jak im się podoba, bo przecież majątek kolejowy do nich nie należy (teorja prof. Bartla), a pozostałych kilkaset miljonów zysku winny koleje obracać na intensywną działalność inwestycyjną np. na budowanie nowej linji węglowej, aby po niej znowu wozić węgiel za deficytową i nie pokrywającą własnych kosztów, opłatę. Pożyczek koleje nie potrzebują, dadzą sobie radę same, conajwyżej jeśli wezmą jakąś pożyczkę (np. część pożyczki stabilizacyjnej) to tylko niejako z litości, aby miał kto opłacać procenty od funduszu „F", wobec tego pożyczkę tak wziętą należy natychmiast zwrócić do skarbu w formie wpłaty od przedsiębiorstwa P. K. P. Przy tym systemie można było łatwo znaleźć miejsce i kilkadziesiąt miljonów na koszty specjalnych badań technicznych, na wynagrodzenia akordowe, dodatki budowlane, biura techniczne bez etatów i t. d., innemi słowy, znaleźć i umieścić należycie fundusze na sławne remuneracje wysyłane i rozdawane cichaczem z rączki do rączki — zasłużonym i przepracowanym dygnitarzom.

W tym z każdej strony „radosnym okresie" nikt jednak nie pomyślał czy będzie za co dokończyć rozpoczęte inwestycje, nikomu bodaj na myśl nie przyszło, że mogą nadejść lata chude, że trzeba mieć jakieś rezerwy na przetrzymanie złych czasów. Koleje nie chciały, czy też nie mogły wykorzystać uprawnień przysługujących im na zasadzie Dekretu Prezydenta o organizacji P. K. P. nie usamodzielniły się, nie uhandlowiły metod swej gospodarki, nie uzdrowiły swego budżetu.

Nie uczyniły tego nawet obecnie, nawet w preliminarzu na rok 1931/2 aczkolwiek w chwili układania tego preliminarza jasno już rysował się ponury obraz rzeczywistości. Opisana wyżej teorja zatrymfowała raz jeszcze. Znowu mamy deficytowe taryfy, znowu węgiel wozić mamy i będziemy za deficytową opłatę, znowu mamy inwestycje z dochodów eks-

ploatacyjnych znowu figurują w budżecie „przewozy gospodarcze", koszty badań, wynagrodzenia dodatkowe i t. d., znowu żywimy kosztem własnym lotnictwo cywilne, wozimy za darmo lub półdarmo urzędników, oficerów i t. p.

Ale życie, niestety, zadaje kłam teorji. Budżet jest fikcją, a zatem szukać należy środków ratunku. Najłatwiej znaleźć je tam, gdzie się ich poszukiwało bez trudu dotychczas—u pracowników kolejowych. Znoszą tedy kolejarze redukcję i wstrzymanie awansów, podwyżkę podatku dochodowego i obniżkę zarobków, spada na nich ciężar oszczędności dokonywanych na każdem kroku i w każdem miejscu z nasileniem i energją niespotykaną dotychczas. Minęły złote sny o potędze — już nie jest na miejscu dumny gest lekceważenia i „samowystarczalności". Koleje z trudem zabiegają o pożyczkę na dokończenie budowy linji węglowej. Chodzą o tej pożyczce dziwne słuchy. Podobno za 300 miljonów złotych oddajemy linję węglową na lat 99, podobno płacić będziemy olbrzymie procenty, zmuszeni będziemy budować częściowo francuskim materjałem, podnieść dwukrotnie taryfę i t. d.

Wszystko to są zarządzenia i pociągnięcia nerwowe, nagłe, nie całkiem przemyślane i bezplanowe. Ich rezultatem jest dezorganizacja aparatu kolejowego. Bezmyślna a mechaniczna polityka oszczędnościowa przyczynia się do niszczenia taboru (z powodu zbyt niskiej normy smarów) prowadzi do załamania się systemu oszczędności opałowych (zbyt niska norma zyżycia węgla) dezorganizuje pracę warsztatową i powoduje partaczenie napraw, co znowu odbić się musi fatalnie na stanie taboru. Redukcję przeprowadza się z tym samym brakiem troski o przyszłość, z jakim prowadziło się ongi radosną twórczość. Nikt nie pomyśli o tem, że przecież nadejść mogą czasy ożywionego ruchu i że wówczas może okazać się brak personelu. Namnożyło się już i namnoży się więcej jeszcze emerytów w pełni sił i zdolnych do pracy, którzy pobierać będą z kas kolejowych pobory, powiększając w ten sposób bezproduktywne wydatki. W jednolitej dotąd państwowej sieci kolejowej powstanie wyłom w postaci uprzywilejowanego dzierżawcy najważniejszej linji gospodarczej, co spowodować musi szereg trudności i powikłań.

A, co może najważniejsze, szerzy się w ten sposób straszliwe spustoszenie moralne wśród pracowników. Zabójcza polityka traktowania własnych pracowników, jako kozłów ofiarnych, którym w czasie pomyślności pokazuje się figę, a w czasie kryzysu obcina się pobory i zarobki, ustawiczna groźba utraty pracy i obniżenia poborów, zahamowanie możności uzyskania zasłużonej wieloletnią pracą skromnej poprawy bytu — wszystko to prowadzi do dezorganizacji, która prędzej czy później, pośrednio lub bezpośrednio, odbije się na interesach kolei jak najfatalniej. Gdy nadto wspomnimy o miazmatach, które pozostawił po sobie okres wyborczy, gdy pomyślimy o skutkach „urzędowych" metod agitacji, popartych naciskiem i wpływem osób postronnych, o metodach denuncjacji, donosów i swoistych sposobach „kwalifikowania" pracowników na zasadzie kryterjów nic wspólnego ze służbą kolejową nie mających — będziemy mieli obraz prawdziwy rzeczywistej rzeczywistości naszych stosunków służbowych.

Winnych wynaleźć nie trudno. Oni to biorą na siebie odpowiedzialność za skutki takich metod postępowania i takiej gospodarki i oni odpowiedzą prędzej czy później za swoje czyny i zaniedbania.

SPÓŁDZIELCZOŚĆ

SPÓŁDZIELNIE SPOŻYWCÓW — A SPRZEDAŻ NA KREDYT

Na ten aktualny temat otwieramy dyskusję. Wszystkie zebrania spółdzielcze i dyskusje, oraz liczne korespondencje, nadsyłane do naszego działu spółdzielczego, wykazują żywe zainteresowanie sprawą kredytu. Mamy zwolenników i przeciwników kredytowania w spółdzielniach. Już sama różnorodność zdań wykazuje, że sprawa jest niezwykle żywotna. **W numerze obecnym dajemy głos kierownikowi spółdzielni kolejowej — przeciwnikowi kredytu. W następnym numerze zabierze głos zwolennik kredytu. W trzecim numerze damy reasumcję dyskusji**

„Przedewszystkiem stwierdzić muszę, że **dawanie na kredyt w pierwszym rzędzie jest szkodliwe dla naszych stowarzyszeń.** Instytucje nasze brną w coraz większych kredytach. Własnych kapitałów wcale nie posiadają. Jeżeli nawet mają czasem większe kapitały udziałowe i społeczne, to są one najczęściej unieruchomione w ruchomościach i nieruchomościach.

„Weźmy jako przykład moją spółdzielnię. Ma ona około 25,000 zł. własnych kapitałów. Fundusze te ulokowane są w ruchomościach i urządzeniu piekarni. Na kredyt wydajemy w naszych sklepach przeszło 30.000 zł. Oczywiście, spółdzielnia tym samym jest silnie obdłużona. Spółdzielnia musi kupować towary na kredyt, przez co nie może korzystać z rabatów i prowizyj hanc' - wych. Przy tranzakcji gotówkowej można uzyskać dziś rabat, dochodzący do 5%. Procenty z kosztami handlowemi pochłaniają cały zysk na towarach. Spółdzielnia zamiast rozwijać się — stoi w miejscu. Korzyści nie daje wielkich, gdyż jest całkowicie pogrążona w ciężkiej sytuacji finansowo - handlowej.

„Co do członków — ci pozornie tylko zyskują korzyści z kredytu. Miłe złego początki, lecz koniec żałosny. Spożywca przyzwyczajony do lekkiego kredytu — brnie w długach coraz bardziej. Kto raz zejdzie z zasady zrównoważonego budżetu — ten szybko wpada w coraz większe zadłużenie. A gdy przyjdzie choroba lub poważniejszy wydatek domowy — to przy braku jakichkolwiek oszczędności zadłużenie wzrasta jeszcze bardziej. W końcu struna pęka. Spółdzielnia nie może dłużej kredytować. Członek nie może spłacać. Często sprawa idzie do sądu i kończy się komornikiem i zajęciem poborów. Spółdzielnia takiego członka traci. Idzie on szukać następnie kredytu w sklepiku prywatnym. Sytuacji jego zasadniczo to nie poprawia. Budżet domowy, często i spokój rodzinny rozbity.

„Mojem zdaniem — spółdzielnia nietylko nie może udzielać kr dytu — **lecz powinna być propagatorką oszczędności w budżecie rodzinnym.** Zdaję sobie sprawę z trudności tego faktu, jednak muszę stwierdzić, że to jest jedyna droga dla rozwoju spółdzielczości. Natomiast rozwinięty kredyt powoduje stan, w którym nie może się rozwinąć prawidłowo i silna spółdzielczość.

„Jaki wniosek konkretny postawiłbym? Spółdzielczość nie powinna tolerować kredytu. Tam, gdzie on istnieje, należy go zwolna kasować. Spółdzielcy winni prowadzić akcję uświadamiającą, zachęcać członków do wkładów oszczędnościowych, uczyć ich systemu kupowania czynienia większych zakupów w pierwszych dniach miesiąca, by pieniądze się „nie rozlazły". **Propaganda spółdzielcza winna uczyć, w jaki sposób kobiety mają prowadzić gospodarstwo o zrównoważonym budżecie domowym.**

„Jeżeli spółdzielcy potrafią wśród członków rozbudzić zalety oszczędności, gospodarności i rachunkowości — wówczas mogą być pewni że placówki spółdzielcze będą się rozwijać".

PRODUKCJA SPÓŁDZIELCZA

Wzadaniach spółdzielczości spożywców leży nietylko organizowanie wymiany, a le i produkcji. **Spółdzielnie spożywców,** szczególnie to widać na zachodzie, **stopniowo dążą do opanowania środków produkcji artykułów pierwszej potrzeby.** Widoczne to jest z rozwoju związków, a właściwie hurtowni spółdzielczych. W krajach, gdzie ruch spółdzielczy w znacznym stopniu objął już organizację potrzeb spożywców, widzimy znaczny wzrost produkcji spółdzielczej w ogólnych obrotach związków i hurtowni. W Szwecji, naprzykład, wartość produkcji spółdzielczej wynosi obecnie 47,7% ogólnych obrotów Związku Spółdzielni szwedzkich. W Wielkiej Brytanji — 33,6%, w Czechosłowacji — 25,6%, w Niem-

czech — 23,5% i t. d. W Polsce produkcja Związku „Społem" stanowi dopiero niepełne 8%, ale w każdym roku ilościowo dość szybko wzrasta. Skoncentrowana jest planowo w 3 ośrodkach: w **Kielcach** (przemysł mydlarski), we **Włocławku** (cukiernictwo) i w **Radomsku** (młyn). Ogółem przedstawia wartość prawie 6¼ milj. zł.

SPRAWY SŁUŻBOWE

ZWROT KOSZTÓW POGRZEBU OSOBOM POSTRONNYM.

Na skutek błędnej interpretacji obowiązujących przepisów ujawnionej w szeregu wypadków M. K. wydało rozp. z dnia 19.I 1931 r. Nr. P. 2/31489 1930 (Dz. Urz. M. K. Nr. 3 z 1931 roku, poz. 20): w którem wyjaśniono, iż jedyną normą miarodajną w sprawie zwrotu kosztów pogrzebu pracownika kolejowego osobom postronnym jest § 132 obowiązującej pragmatyki (Rozp. R. M. z dnia 8.VII.1929 r.).

Paragraf ten postanawia, iż w razie śmierci pracownika kolejowego, który nie miał rodziny (żona dzieci) na swojem utrzymaniu, należy się osobie postronnej, która poniosła koszty pogrzebu zwrot udowodnionych wydatków na ten cel do wysokości pośmiertnego (trzymiesięczne ostatnio pobierane uposażenie względnie wynagrodzenie)

W przeciwieństwie do dawniej obowiązujących przepisów § 132 nie uzależnia zwrotu kosztów pogrzebu od okoliczności czy zmarły pozostawił po sobie majątek. Ministerstwo podkreślając to, zabrania Dyrekcjom stosować w przyszłości ograniczenia nie oparte na przepisach pragmatyki.

Podkreślić należy, iż § 132 pragmatyki reguluje prawo do pośmiertnego względnie do zwrotu kosztów pogrzebu pracowników zmarłych w czasie trwania stosunku służbowego. Natomiast prawo do pośmiertnego po zmarłych emerytach b. pracownikach etatowych reguluje odmiennie § 41 przepisów emerytalnych, który dla uzasadnienia prawa do zwrotu kosztów pogrzebu pokrytych przez osoby postronne wymaga dowodu, iż zmarły emeryt nie pozostawił po sobie majątku wystarczającego na pokrycie tych kosztów.

Osoby, które pokryły koszty pogrzebu po emerytach, b. pracownikach nieetatowych mają prawo do zwrotu tych kosztów do wysokości trzymiesięcznej kwoty zaopatrzenia emerytalnego na zasadzie art. 34 przepisów emerytalnych dla nieetatowych, niezależnie od tego czy zmarły pozostawił majątek

DODATEK EKONOMICZNY NA DZIECI ADOPTOWANE.

Ajencja prasowa P. A. S. rozesłała do prasy stołecznej i prowincjonalnej w jednym ze swych biuletynów sensacyjną informację, jakoby dodatek ekonomiczny przewidziany w art. 4 ustawy uposażeniowej przysługiwał pracownikom państwowym również i na dzieci adoptowane. Informacja powoływała się na treść wyroku Najwyższego Trybunału Ad. L. rej. 1220/25 z dnia 21.I.1927 oraz na jakiś okólnik Ministerstwa Skarbu.

Wiadomość powyższa powtórzona została przez prasę prowincjonalną, wskutek czego otrzymaliśmy szereg zapytań ze strony członków.

Podajemy tedy do wiadomości zainteresowanych, iż **wiadomość ta jest fałszywa i nie odpowiada prawdzie.** Wyrok N. T. A. L. rej. 1220/25 z dnia 21.I.1927 stwierdza wyraźnie i niedwuznacznie właśnie coś wręcz przeciwnego, niż informacja, zawarta w biuletynie P. A. S., a mianowicie, iż **dodatek ekonomiczny na dzieci adoptowane pracownikom państwowym nie przysługuje.** Nie znamy wogóle takiego wyroku N. T. A., któryby uznawał prawo do dodatku ekonomicznego na dzieci adoptowane i sądzimy, że tekst art. 4 ustawy uposażeniowej wogóle podobnej interpretacji nie dopuszcza.

Powołując się na prowadzoną przez nas stale rubrykę p. t. „Sprawy służbowe" stwierdzamy, iż śledzimy stale i konsekwentnie wszelkie sprawy związane z zakresem praw i obowiązków pracowników państwowych wogóle a kolejowych w szczególności i zwracamy baczną uwagę na orzecznictwo N. T. A. tych spraw dotyczące. Wszystkie sprawdzone i autentyczne rozstrzygnięcia w sprawach zasadniczych podajemy do wiadomości członków — ostrzegamy zatem przed dawaniem wiary informacjom pochodzącym ze źródeł niefachowych i niemiarodajnych.

NOWELIZACJA PRZEPISÓW O PRZEJAZDACH ULGOWYCH.

W Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 5 z r. 1931 poz. 46 ukazało się rozp. M. K. z dnia 4 marca 1931 r. Nr. P. 2/5391/3 zmieniające treść przepisów o przejazdach i przewozach ulgowych na P. K. P., dla pracowników P. K. P., ich rodzin (patrz „Maszynista" z r. 1930 Nr. 14 (172) str. 97 i nast.). W szczególności zmieniona została redakcja par. 3 ustęp przedostatni wspomnianych przepisów, który otrzymał następujące brzmienie:

„Pracownikom, pozostającym na urlopie bezpłatnym (§ 54 pragmatyki) oraz członkom ich rodzin nie służy prawo korzystania z przejazdów i przewozów ulgowych; nie są wyłączeni od tego prawa członkowie rodzin pracowników, którzy otrzymali urlop bezpłatny z powodu wyboru do ciała ustawodawczego w charakterze posła lub senatora.

Nowela ustanawia zatem wyjątek na korzyść rodzin tych pracowników kolejowych, którzy otrzymali urlop bezpłatny z powodu wyboru do ciał ustawodawczych. **Rodzinom takich pracowników przysługują ulgi przejazdowe na zasadach normalnych.**

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

PODZIĘKOWANIE.

Z okazji objazdu Kół Z. Z. M. w Zagłębiu Dąbrowskiem doznałem serdecznego, koleżeńskiego przyjęcia ze strony kolegów w Kołach **Częstochowa, Łazy i Sosnowiec.**

Niechaj mi wolno będzie na tem miejscu złożyć kolegom z tych ośrodków organizacyjnych wyrazy mej szczerej i prawdziwej wdzięczności. Miło mi przy tej sposobności skonstatować, iż koledzy w tych Kołach stoją wiernie i niezachwianie pod sztandarem Związku, nie dając do siebie przystępu rozbijaczom i warchołom z pod znaku Burlagi i Pileckiego.

P. Borkowski
Prezes Z. Z. M.

WYSTĄPIENIA I INTERWENCJE PREZYDJUM.

Dn. 20.III.31. — **w M. K.** w sprawie okólnika o redukcji pracowników kolejowych oraz w sprawie przydziału lekarza - specjalisty na oczy w Sosnowcu — kol. kol. **Borkowski, Siadak**

Dn. 23.III.31. w M. K. — Memorjał do M. K. w sprawie przydziału lekarza specjalisty na oczy w Sosnowcu oraz w sprawie kursów w Dyrekcji Radomskiej — **kol. Siadak.**

PRACE ORGANIZACYJNE PREZYDJUM.

Dn. 16.III.31. — Zebranie Koła Włodzimiesz — kol. kol. **Komorowski, Siadak.**

Dn. 17.III.31. — Zebranie Koła **Zdołbunów** — kol. kol. **Komorowski, Siadak.**

Dn. 23.III.31. — Zebranie Koła Częstochowa — kol. **Borkowski.**

Dn. 23.III.31. — Zebranie Koła Łazy — kol. **Borkowski.**

Dn. 23.III.31. — Zebranie Koła Sosnowiec — kol. **Borkowski.**

Dn. 26.III.31. — W sprawach organizacyjnych w Lublinie — kol **Borkowski.**

Dn. 29.III.31. — Odczyt p. Inż. Kruszewskiego w Gnieźnie — kol **Siadak.**

Dn. 31.III.31. — Na sprawie sądowej m-sty Rydzewskiego — kol. **Borkowski.**

KOMUNIKAT
w sprawie wypłaty odpraw emerytalnych.

Prezydjum Związku przypomina tą drogą zarówno Zarządom Kół jak też i kol. członkom Związku, iż odprawy emerytalne płatne są dopiero po terminie, od którego stosunek służbowy został rozwiązany i asygnowane są w kolejności napływających zgłoszeń, wyłącznie za pośrednictwem Zarządów Kół miejscowych, które dokonywują wypłaty.

Ten system dokonywania wypłat przyjęty i ustalony został na kategoryczne żądanie Zarządów Kół, a ponieważ okazał się celowy i praktyczny, przeto Prezydjum stosuje się doń ściśle i nie zamierza go zmieniać.

Wobec tego ostrzegamy członków, iż przyjazd do Warszawy celem osobistego podjęcia odprawy jest bezcelowy i naraża interesowanego na zbyteczne koszty. Ostrzegamy również Zarządy Kół, aby nie wydawały członkom zaświadczeń do Centrali, gdyż zaświadczenia takie uwzględniane nie będą. Zabieganie o wypłatę odprawy emerytalnej przed terminem rozwiązania stosunku służbowego jest również bezcelowe i bezskuteczne.

W interesie porządku i celem uniknięcia zbytecznej korespondencji i wydatków, prosimy usilnie o ściśle stosowanie się do skreślonych wyżej reguł.

J.

KRAKÓW-PŁASZÓW.

Wieczór pożegnalny. Dnia 2.II.31 staraniem Zarządu Koła miejscowego w Krakowie - Płaszowie urządzono wieczór pożegnalny z okazji przejścia w stan spoczynku 13 członków Koła. W uroczystości wzięli udział: Naczelnik O. M. p. inż. Orłowicz z małżonką, kontroler magazynowy inż. Derewanko, inż. Katz oraz inż. Blankówna.

Zebranych powitał Przewodniczący Koła kol. **Szypuła.** — W krótkich słowach pożegnał odchodzących na emeryturę kolegów, dziękując im za współpracę na terenie organizacyjnym oraz życząc im długiego jeszcze życia.

Poczem zabrał głos kol. **Spyt**, omawiając działalność odchodzących w stan spoczynku kolegów oraz w imieniu Centrali i Zarządu Okręgowego Z. Z. M. życzył, by koledzy ci w poczuciu sumiennie spełnionego obowiązku spędzili długie jeszcze lata.

Z ramienia administracji przemawiał p. inż. **Orłowicz**, który w krótkich a treściwych słowach wyraził odchodzącym w stan spoczynku kolegom podziękowanie za sumienną i gorliwą pracę dla dobra Państwa i kolejnictwa.

Po odczytaniu przez Przewodniczącego Koła depeszy z życzeniami od Zarządu Głównego Związku — rozpoczęła się zabawa taneczna.

Zaznaczyć należy, iż zespół amatorski sceny robotniczej przyczynił się wydatnie do urozmaicenia uroczystości, za co kierownictwu oraz p. Dyr. Jaworskiemu Zarząd Koła miejscowego wyraża serdeczne podziękowanie.

OSTRÓW.

Jubileusz kol. Frąszczaka. Dnia 2 marca 1931 Koło Z. Z. M. Ostrów święciło uroczystość 25-cioletniej pracy kolejowej kol. **Wawrzyna Frąszczaka.** W uroczystości wzięli udział: z ramienia Centrali Związku Prezes kol. **Borkowski**, przedstawiciele administracji kolejowej pp. Naczelnik parowozowni Ostrów **Sinner Gustaw**, pom. nacz. **Dybeżbański Roman** i kontroler masz. O. M. Gniezno **W. Karaśkiewicz** oraz grono kolegów.

W imieniu Zarządu i członków Koła Ostrów przemawiał kol. **Wojakowski**, podnosząc zalety charakteru kol. Frąszczaka, ujawnione zarówno w pracy zawodowej, jak też i w działalności społecznej. W dowód sympatji i uznania ofiarował kol. Wojakowski Jbilatowi zbiorowy upominek od kolegów w formie złotego zegarka i adresu jubileuszowego.

Imieniem miejscowej administracji przemawiał p. Zawiadowca parowozowni **Sinner**, wskazując na zasługi kol. Frąszczaka w czasie obejmowania parowozowni Ostrów z rąk zaborców. Kol. Frąszczak był właśnie tą jednostką, która w tym przełomowym momencie wykazała inicjatywę, energję, odwagę i poświęcenie. Swoją gorliwością i poświęceniem, niemniej zaś swoim talentem organizacyjnym dokonał kol. Frąszczak tego, iż parowozownia została przejęta w porządku, a ruch został podjęty bez zwłoki i zorganizowany wzorowo.

Imieniem Centrali Związku przemawiał kol. **Borkowski**, podnosząc w słowach pełnych uznania wierność kol. Frąszczaka dla organizacji i jego poświęcenie dla pracy społecznej, której oddawał się czy to na stanowisku przewodniczącego Koła Z. Z. M. czy też w charakterze radnego miasta Ostrowia, zawsze z zamiłowaniem i gorliwością poświęcając jej każdą chwilę wolną od pracy. Życząc Jubilatowi długich lat zdrowia i powodzenia w dalszej pracy, kol. Borkowski ofiarował kol. Frąszczakowi imieniem Związku w dowód wdzięczności i uznania za położone zasługi honorowy złoty znaczek związkowy.

Na uroczystości odczytano liczne depesze i listy z gratulacjami, które kol. Frąszczak otrzymał z okazji swego jubileuszu, co świadczy o sympatji i uznaniu, jakiem szan. Jubilat cieszy się wśród osób stykających się bliżej z jego osobą i działalnością.

Redakcja „Maszynisty" zasyła kol. Frąszczakowi tą drogą ze swej strony serdeczne życzenia pomyślności życiowej.

ROGOŹNO

Wybór Zarządu. Na zebraniu członków Koła w dniu 3. stycznia 1931 r. wybrano nowy zarząd w następującym składzie: Przewodniczący — kol. **Wilanowski** Mikołaj, zast. przew. — kol. **Skupniewicz** Jan, sekretarz — kol. **Rakoczy** Jan, skarbnik — kol. **Nadolski** Stan. Komisja Rewizyjna — kol. kol. **Borowski** Czesław, **Kristman** Stanisław.

ZAGÓRZ.

Wybór Zarządu. Dn. 1.III.31 r. na Walnem Zebraniu Koła, po wysłuchaniu sprawozdania Zarządu z działalności za ubiegły okres, wybrano nowy Zarząd w następującym składzie: Przewodniczący — kol. **Warzecha** Jan, sekretarz — kol. **Czech** Jan, skarbnik — kol. **Podwapiński** Franc. Kom. Rew. kol. kol. **Bryndza** Tomasz i **Kordys** Jan.

PRZEPROSZENIE.

Kol. kol. Stanisława **Wachowiaka** i Ludwika **Jarczewskiego** z Koła Leszno — niniejszem przepraszam za spełnioną przykrość i zawód przez odmowę wręczenia im dyplomów 25-lecia służby na zebraniu Koła w dn. 16.III.1931 — spowodowany nieporozumieniem między plenum zebrania, a Przewodniczącym.

Stanisław **Marcinkowski**
Przewodniczący Koła
i Przew. Zebr. dn. 16.III.31

PODZIĘKOWANIA.

Wszystkim, którzy oddali ostatnią posługę mężowi i ojcu naszemu, ś. p. Władysławowi **Szwochowi**, a w szczególności WWPP. dr. Krajewskiemu, Kopczyńskiemu, Więcławskiemu, Melechowi, Stefanikowi, administracji kolejowej parowozowni Piotrków, Zarządowi Koła Z. Z. M.— składają serdeczne „Bóg zapłać"

Żona i dzieci.

***

Niniejszem składam serdeczne podziękowanie Zarządowi Głównemu Związku, a w szczególności Prezesowi Okręgu Krakowskiego, kol. Spytowi i Szymonkowi oraz kol. kol. Backerowi i Kowalczykowi za usilne starania w D. O. K. P Kraków celem pozostawienia mnie w służbie.

Łukowiecki Fr.
masz. par. Kraków.

***

Wszystkim Kolegom parowozowni Piotrków (osobowej i towarowej), Zarządowi Koła Z. Z. M. pp. Kudelskiemu, Stefanikowi, Włodarskiemu, a w szczególności pp. Kopce. Podgórskiemu, Wojdakowi, Celnickiemu, Sypule, którzy przyszli mi z pomocą materjalną w czasie ciężkiej choroby mojej żony i mojej składam serdeczne „Bóg zapłać".

Łochowski Leon.
masz. par. Piotrków.

***

Poczuwam się do obowiązku podziękować Zarządowi Koła miejscowego we Lwowie za okazaną pomoc w czasie pobytu mojego z żoną we Lwowie w dniu 18 lutego r. b., w szczególności kol. kol. Solskiemu i Świtalskiemu serdecznie dziękuję za gościnne przyjęcie w naszym domu związkowym.

Marjan Nesselrode
masz. par. W-wa Gł.

Wydawca: Zaw. Zw. Maszyn. Kolej. Red. odpow.: **Henryk Sommerfeldt.**
Odbito w drukarni „Robotnika", Warecka 7.